

Edizione provvisoria

SENTENZA DEL TRIBUNALE (Sezione pregiudiziale)

4 marzo 2026 (*)

« Rinvio pregiudiziale – Trasporti aerei – Compensazione dei passeggeri in caso di ritardo prolungato o di cancellazione di un volo – Esonero dall’obbligo di versare una compensazione pecuniaria – Articolo 5, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 261/2004 – Circostanze eccezionali – Carenze nel controllo di sicurezza dell’aeroporto – Decisione autonoma del vettore aereo di attendere i passeggeri che non hanno ancora superato il controllo di sicurezza – Rotazione dell’aeromobile – Riorganizzazione dei voli successivi al volo ritardato – Nesso causale »

Nella causa T-656/24,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell’articolo 267 TFUE, dal Landgericht Düsseldorf (Tribunale del Land, Düsseldorf, Germania), con decisione del 20 novembre 2024, pervenuta in cancelleria il 6 dicembre 2024, nel procedimento

NI,

HZ

contro

European Air Charter AG,

IL TRIBUNALE (Sezione pregiudiziale),

composto, al momento della deliberazione, da S. Papasavvas, presidente, N. Póltorak, M. Sampol Pucurull (relatore), D. Petrlík e W. Valasidis, giudici,

avvocato generale: J. Martín y Pérez de Nanclares

cancelliere: S. Jund, amministratrice

vista la trasmissione da parte della Corte della domanda di pronuncia pregiudiziale al Tribunale il 19 dicembre 2024, in applicazione dell’articolo 50 *ter*, terzo comma, dello Statuto della Corte di giustizia dell’Unione europea,

vista la materia di cui all’articolo 50 *ter*, primo comma, lettera e), dello Statuto della Corte di giustizia dell’Unione europea e l’assenza di questioni indipendenti di interpretazione ai sensi

dell'articolo 50 *ter*, secondo comma, di detto Statuto,

vista la fase scritta del procedimento,

in seguito all'udienza del 17 ottobre 2025,

considerate le osservazioni presentate:

- per la European Air Charter, da P. Kauffmann e K. Witt, Rechtsanwälte;
- per il governo dei Paesi Bassi, da M.K. Bulterman e A. Hanje, in qualità di agenti;
- per la Commissione europea, da G. von Rintelen e N. Yerrell, in qualità di agenti,

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza del 26 novembre 2025,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

- 1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull'interpretazione dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 febbraio 2004, che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e che abroga il regolamento (CEE) n. 295/91 (GU 2004, L 46, pag. 1).
- 2 Tale domanda è stata presentata nell'ambito di una controversia tra, da un lato, NI e HZ, due passeggeri aerei, e, dall'altro, la European Air Charter AG, un vettore aereo, in merito al rifiuto di quest'ultima di versare una compensazione pecuniaria a tali passeggeri il cui volo ha subito un ritardo prolungato.

Contesto normativo

Diritto dell'Unione

- 3 I considerando 1, 14 e 15 del regolamento n. 261/2004 così recitano:

«(1) L'intervento della Comunità nel settore del trasporto aereo dovrebbe mirare, tra le altre cose, a garantire un elevato livello di protezione per i passeggeri. Andrebbero inoltre tenute in debita considerazione le esigenze in materia di protezione dei consumatori in generale.

(...)

(14) Come previsto ai sensi della convenzione di Montreal, gli obblighi che incombono ai vettori aerei operativi dovrebbero essere limitati o dovrebbero non applicarsi nei casi in cui un evento è dovuto a circostanze eccezionali che non si sarebbero comunque potute

evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso. Siffatte circostanze possono, in particolare, ricorrere in caso di instabilità politica, condizioni meteorologiche incompatibili con l'effettuazione del volo in questione, rischi per la sicurezza, improvvise carenze del volo sotto il profilo della sicurezza e scioperi che si ripercuotono sull'attività di un vettore aereo operativo.

(15) Dovrebbe essere considerata una circostanza eccezionale il caso in cui l'impatto di una decisione di gestione del traffico aereo in relazione ad un particolare aeromobile in un particolare giorno provochi un lungo ritardo, un ritardo che comporti un pernottamento o la cancellazione di uno o più voli per detto aeromobile, anche se tutte le ragionevoli misure sono state adottate dal vettore aereo interessato per evitare ritardi o cancellazioni».

4 L'articolo 5, paragrafi 1 e 3, del regolamento n. 261/2004 prevede quanto segue:

«1. In caso di cancellazione del volo, ai passeggeri coinvolti:

(...)

c) spetta la compensazione pecuniaria del vettore aereo operativo a norma dell'articolo 7, a meno che [siano stati informati della cancellazione del volo]:

(...)

3. Il vettore aereo operativo non è tenuto a pagare una compensazione pecuniaria a norma dell'articolo 7, se può dimostrare che la cancellazione del volo è dovuta a circostanze eccezionali che non si sarebbero comunque potute evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso».

5 L'articolo 7, paragrafo 1, del regolamento n. 261/2004 così dispone:

«Quando è fatto riferimento al presente articolo, i passeggeri ricevono una compensazione pecuniaria pari a:

(...)

b) 400 EUR per tutte le tratte aeree intracomunitarie superiori a 1 500 chilometri e per tutte le altre tratte comprese tra 1 500 e 3 500 chilometri;

(...)».

Diritto tedesco

6 Il Luftsicherheitsgesetz (legge sulla sicurezza aerea), dell'11 gennaio 2005 (BGBl. 2005 I, pag. 78), come modificato dal Gesetz zur Verbesserung der Rahmenbedingungen luftsicherheitsrechtlicher Zuverlässigkeitsüberprüfungen (legge per il miglioramento delle condizioni generali dei controlli di affidabilità in materia di sicurezza aerea), del 22 aprile 2020

(BGBl. 2020 I, pag. 840) (in prosiegua: il «LuftSiG»), all'articolo 2, rubricato «Compiti», prevede quanto segue:

«L'autorità di sicurezza aerea ha il compito di prevenire attacchi alla sicurezza del trasporto aereo ai sensi dell'articolo 1. A tal fine, essa deve, in particolare:

1. controllare i passeggeri e i loro bagagli in conformità all'articolo 5,

(...)».

7 L'articolo 5 del LuftSiG, rubricato «Poteri speciali delle autorità incaricate della sicurezza aerea», dispone, al suo paragrafo 1, che «[l']autorità incaricata della sicurezza aerea può perquisire o controllare in qualsiasi altra maniera appropriata le persone che sono entrate o intendono entrare nella zona di sicurezza ad accesso regolamentato dell'aerodromo [e che essa] può ispezionare o esaminare in qualsiasi altra maniera appropriata gli oggetti che sono stati o devono essere introdotti in tali zone».

Procedimento principale e questioni pregiudiziali

8 NI e HZ disponevano entrambi di una prenotazione per un volo operato dalla European Air Charter il 23 luglio 2022, con partenza prevista da Düsseldorf (Germania) alle ore 15:00 e arrivo previsto lo stesso giorno a Varna (Bulgaria) alle ore 17:50 (in prosiegua: il «volo di cui trattasi nel procedimento principale»).

9 Il volo di cui trattasi nel procedimento principale doveva essere operato da un aeromobile della European Air Charter utilizzato nell'ambito di una rotazione. Secondo la pianificazione iniziale, il primo volo di tale rotazione doveva decollare dall'aeroporto di Colonia-Bonn (Germania) il 23 luglio 2022 alle ore 7:40 e arrivare a Varna alle ore 10:30. Il secondo volo della rotazione doveva decollare da Varna alle ore 11:20 ed atterrare a Düsseldorf alle ore 14:10. Il terzo volo della rotazione era il volo di cui trattasi nel procedimento principale.

10 Tuttavia, dopo un tempo di attesa eccezionalmente lungo al controllo di sicurezza dell'aeroporto di Colonia-Bonn, a causa di un sovraccarico di lavoro del personale addetto alle operazioni di controllo il 23 luglio 2022, tutti i passeggeri del primo volo della rotazione si sarebbero presentati in ritardo all'imbarco. La European Air Charter ha deciso di attendere i passeggeri di detto volo che si trovavano al controllo di sicurezza e il primo volo della rotazione è quindi decollato con un ritardo di oltre cinque ore.

11 Inoltre, affinché i passeggeri della rotazione in esame non subissero tempi di attesa eccessivamente lunghi, la European Air Charter ha deciso di riorganizzare i voli successivi al primo volo della rotazione e ha riprogrammato tali voli su un altro aeromobile. Pertanto, il secondo volo della rotazione è stato operato da un aeromobile sostitutivo il quale, a causa di un'autorizzazione per l'atterraggio che doveva essere previamente ottenuta presso l'aeroporto di destinazione, è potuto decollare da Varna solo alle ore 14:10 ed è atterrato a Düsseldorf alle ore 17:33. Il volo di cui trattasi nel procedimento principale è stato operato da tale aeromobile sostitutivo ed è decollato alle ore 18:39. NI e HZ sono giunti a destinazione

- alle ore 21:12, ossia con un ritardo di oltre tre ore rispetto all'orario di arrivo inizialmente previsto.
- 12 Adito da NI e HZ con un ricorso diretto ad ottenere dalla European Air Charter una compensazione pecuniaria a causa del ritardo del loro volo, per un importo pari a EUR 400 ciascuno, l'Amtsgericht Düsseldorf (Tribunale circoscrizionale di Düsseldorf, Germania) ha respinto la loro domanda con sentenza del 19 febbraio 2024.
- 13 NI e HZ hanno interposto appello avverso tale sentenza dinanzi al Landgericht Düsseldorf (Tribunale del Land, Düsseldorf, Germania), giudice del rinvio.
- 14 Secondo il giudice del rinvio, l'improvvisa e significativa carenza di personale addetto al controllo di sicurezza potrebbe costituire, in linea di principio, una circostanza eccezionale, ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, poiché il controllo di sicurezza dei passeggeri aerei è un compito che, ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 1, e dell'articolo 5 del LuftSig, non è affidato ai vettori aerei. Pertanto, le carenze di personale al controllo di sicurezza e i conseguenti ritardi sono circostanze che esulano dalla sfera di rischio del vettore aereo e non possono essere controllate da quest'ultimo.
- 15 Tuttavia, il giudice del rinvio ritiene che la soluzione della controversia che esso deve dirimere dipenda dalla questione se esista un nesso di causalità tra l'improvvisa e notevole carenza di personale addetto al controllo di sicurezza dell'aeroporto di Colonia-Bonn quale circostanza eccezionale e il ritardo all'arrivo del volo di cui trattasi nel procedimento principale.
- 16 Secondo la propria giurisprudenza costante e la giurisprudenza della Corte in materia, il giudice del rinvio è dell'avviso che si possa ritenere che il ritardo all'arrivo del volo di cui trattasi nel procedimento principale a Varna sia direttamente dovuto non già ai ritardi nel controllo di sicurezza dell'aeroporto di Colonia/Bonn, bensì alla decisione autonoma presa dalla European Air Charter di attendere i passeggeri che si trovavano a detto controllo e, di conseguenza, di noleggiare un aeromobile sostitutivo per effettuare il volo di cui trattasi nel procedimento principale.
- 17 Il giudice del rinvio rileva tuttavia che la situazione potrebbe essere diversa se la causa diretta della cancellazione di un volo o del suo ritardo prolungato all'arrivo dovesse essere valutata in funzione di una ponderazione degli interessi dei diversi gruppi di passeggeri interessati dalla stessa rotazione. In tal senso, qualora la riprogrammazione dei piani di volo tenesse conto allo stesso modo degli interessi dei diversi gruppi di passeggeri di una medesima rotazione, una causalità «semplice» potrebbe essere sufficiente per accertare il nesso di causalità tra la circostanza eccezionale e la cancellazione del volo o il suo ritardo prolungato all'arrivo.
- 18 In tale contesto, il Landgericht Düsseldorf (Tribunale del Land, Düsseldorf) ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

- «1) Se il ritardo all'arrivo di almeno tre ore di un volo sia dovuto direttamente a una circostanza eccezionale ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento [n. 261/2004], anche qualora, con riferimento ad un volo precedente effettuato lo stesso giorno, il vettore aereo operativo abbia deciso, in ragione di ritardi significativi ai controlli di sicurezza, di attendere i passeggeri non ancora registrati e il ritardo che ne risulta non possa essere recuperato prima del volo controverso.
- 2) Qualora la risposta alla prima questione dipenda dall'eventualità che alcuni passeggeri si siano presentati all'imbarco del volo precedente ritardato e dal numero di tali passeggeri, si chiede a partire da quale percentuale di passeggeri prenotati sul volo ed effettivamente presenti all'accettazione, il ritardo (ulteriore) del volo precedente non sia più direttamente dovuto a circostanze eccezionali ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento [n. 261/2004], bensì a una decisione autonoma del vettore aereo, rientrando esclusivamente nel suo ambito di controllo».

Sulle questioni pregiudiziali

Sulla prima questione

- 19 Con la sua prima questione, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se la decisione autonoma di un vettore aereo di attendere i passeggeri di un volo che non abbiano ancora superato il controllo di sicurezza, a causa di un sovraccarico di lavoro del personale addetto alle operazioni di controllo, possa interrompere il nesso di causalità tra la circostanza eccezionale costituita da tale carenza nel controllo di sicurezza e il ritardo all'arrivo di un volo successivo, programmato lo stesso giorno sullo stesso aeromobile.
- 20 In via preliminare, occorre rilevare che il giudice del rinvio parte dalla premessa che la carenza nel controllo di sicurezza fosse generalizzata nell'aeroporto in esame e che essa costituisca quindi una circostanza eccezionale, cosicché esso si interroga unicamente sul nesso di causalità esistente tra la circostanza eccezionale che ha inciso sul primo volo della rotazione e il ritardo all'arrivo del volo di cui trattasi nel procedimento principale.
- 21 Anzitutto, occorre ricordare che i passeggeri di voli ritardati possono essere assimilati ai passeggeri di voli cancellati ai fini dell'applicazione del diritto alla compensazione pecuniaria e che essi possono pertanto reclamare il diritto alla compensazione pecuniaria previsto dall'articolo 7 del regolamento n. 261/2004 quando, a causa di un volo ritardato, subiscono una perdita di tempo pari o superiore a tre ore, ossia quando giungono alla loro destinazione finale tre ore o più dopo l'orario di arrivo originariamente previsto dal vettore aereo [v. sentenza del 13 giugno 2024, D. (Vizio di progettazione del motore), C-411/23, EU:C:2024:498, punto 24 e giurisprudenza citata].
- 22 L'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004, letto alla luce dei considerando 14 e 15 di quest'ultimo, esonera il vettore aereo da tale obbligo di compensazione pecuniaria se è in grado di dimostrare che la cancellazione o il prolungato ritardo all'arrivo è dovuta a «circostanze eccezionali» che non si sarebbero comunque potute evitare anche se fossero

state adottate tutte le misure del caso [v. sentenza del 13 giugno 2024, D. (Vizio di progettazione del motore), C-411/23, EU:C:2024:498, punto 25 e giurisprudenza citata].

- 23 La Corte ha già dichiarato che a un vettore aereo operativo deve essere possibile avvalersi, al fine di sottrarsi al proprio obbligo di compensazione pecuniaria dei passeggeri in caso di ritardo prolungato o di cancellazione di un volo, di una «circostanza eccezionale» che abbia inciso su un precedente volo operato dal vettore medesimo con lo stesso aeromobile nell'ambito della terzultima rotazione di detto aeromobile (v. sentenza del 22 aprile 2021, Austrian Airlines, C-826/19, EU:C:2021:318, punto 55 e giurisprudenza citata).
- 24 Tuttavia, e tenuto conto non solo dell'obiettivo, di cui al considerando 1 del regolamento n. 261/2004, di garantire un elevato livello di protezione per i passeggeri, ma anche del tenore letterale dell'articolo 5, paragrafo 3, di tale regolamento, l'invocazione di una simile circostanza eccezionale presuppone che esista un nesso di causalità diretta tra la verifica di tale circostanza che ha inciso su un volo precedente e il ritardo o la cancellazione di un volo successivo (v. sentenza del 22 aprile 2021, Austrian Airlines, C-826/19, EU:C:2021:318, punto 56 e giurisprudenza citata).
- 25 Occorre tuttavia rilevare che né l'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 né alcuna altra disposizione di tale regolamento precisano i requisiti concernenti il carattere diretto del nesso di causalità tra la circostanza eccezionale e il ritardo o la cancellazione di un volo. Ciò posto, al fine di garantire un'interpretazione uniforme del diritto dell'Unione europea, occorre fare riferimento, per analogia, ai criteri relativi al nesso di causalità applicabili in materia di responsabilità extracontrattuale dell'Unione, la quale è caratterizzata da un regime analogo, in quanto subordina il sorgere della responsabilità all'esistenza di un nesso di causalità tra l'evento dedotto e il danno lamentato.
- 26 In proposito, occorre ricordare che il solo fatto che un comportamento abbia costituito una condizione necessaria (*conditio sine qua non*) del verificarsi di un danno, nel senso che quest'ultimo non si sarebbe prodotto in assenza di detto comportamento, non basta a dimostrare un nesso sufficientemente diretto di causalità ai sensi della giurisprudenza dell'Unione (v. sentenza del 23 maggio 2019, Remag Metallhandel e Jaschinsky/Commissione, T-631/16, non pubblicata, EU:T:2019:352, punto 52 e giurisprudenza citata).
- 27 Al riguardo, dalla giurisprudenza risulta che il presupposto relativo al nesso di causalità esige che tale nesso sia sufficientemente diretto, di modo che il comportamento addebitato deve essere la causa determinante del danno (v., in tal senso, sentenze del 13 dicembre 2018, Unione europea/Gascogne Sack Deutschland e Gascogne, C-138/17 P e C-146/17 P, EU:C:2018:1013, punto 22, e del 5 settembre 2019, Unione europea/Guardian Europe e Guardian Europe/Unione europea, C-447/17 P e C-479/17 P, EU:C:2019:672, punto 32).
- 28 Peraltro, il nesso di causalità può essere interrotto, in particolare, da un atto che si interpone tra il comportamento addebitato e il danno lamentato, qualora tale atto costituisca la causa determinante di tale danno. Un atto del genere può consistere, tra l'altro, in una decisione,

purché, tuttavia, tale decisione non fosse inevitabile per la persona che l'ha adottata [v., in tal senso e per analogia, sentenza del 18 dicembre 2025, WS e a./Frontex (Operazione congiunta di rimpatrio), C-679/23 P, EU:C:2025:976, punti 151 e 152 nonché giurisprudenza citata].

29 Ne consegue che il semplice fatto che una circostanza eccezionale abbia inciso su un volo precedente al volo in esame non è sufficiente ad esonerare il vettore aereo dal suo obbligo di compensazione pecuniaria. Occorre altresì che tale circostanza eccezionale abbia costituito la causa determinante del ritardo del volo in esame.

30 Nel caso di specie, occorre rilevare che, nel procedimento principale, a seguito di una carenza nel controllo di sicurezza, il vettore aereo ha deciso di attendere i passeggeri del primo volo che non avevano ancora superato il controllo di sicurezza, sebbene tale volo fosse pronto a decollare in orario.

31 Ne consegue che la decisione adottata dal vettore aereo di attendere i passeggeri del primo volo si è interposta tra il verificarsi della circostanza eccezionale e il ritardo del volo di cui trattasi nel procedimento principale. Tale decisione può interrompere il nesso di causalità diretta tra questi due eventi qualora costituisca la causa determinante del ritardo del volo di cui trattasi nel procedimento principale e purché detta decisione non fosse inevitabile per il vettore aereo interessato, in particolare alla luce di un obbligo legale, profilo che spetta al giudice del rinvio verificare.

32 Si deve precisare che un siffatto esame non richiede di prendere in considerazione l'obiettivo del regolamento n. 261/2004, volto a garantire un livello elevato di protezione per taluni passeggeri. Infatti, come rilevato dall'avvocato generale al paragrafo 70 delle sue conclusioni, detto obiettivo non implica che il vettore aereo svolga una ponderazione degli interessi dei diversi gruppi di passeggeri interessati da una medesima rotazione.

33 Inoltre, la Corte ha già dichiarato che non si può ammettere che un vettore aereo possa, avvalendosi dell'interesse di altri passeggeri ad essere trasportati entro un termine ragionevole, ampliare sensibilmente le ipotesi in cui abbia il diritto di negare in maniera giustificata l'imbarco ad un passeggero. Ciò avrebbe necessariamente la conseguenza di privare di qualsiasi protezione tale passeggero, il che sarebbe contrario all'obiettivo del regolamento n. 261/2004 (sentenza del 4 ottobre 2012, Finnair, C-22/11, EU:C:2012:604, punto 34).

34 Infatti, un vettore aereo non può, avvalendosi dell'interesse a essere trasportati entro un termine ragionevole dei passeggeri direttamente incorsi in una circostanza eccezionale, ampliare le ipotesi in cui possa essere esonerato dal suo obbligo di compensazione pecuniaria. Infatti, come rilevato dall'avvocato generale al paragrafo 73 delle sue conclusioni, autorizzare un vettore aereo ad invocare la ponderazione degli interessi dei diversi gruppi di passeggeri interessati da una rotazione per sottrarsi al suo obbligo di compensazione pecuniaria nei confronti di uno di tali gruppi equivarrebbe ad aggiungere una clausola di

esonero all'obbligo di compensazione pecuniaria previsto dall'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004.

- 35 Sulla base di tutte le considerazioni che precedono, occorre rispondere alla prima questione dichiarando che l'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento n. 261/2004 deve essere interpretato nel senso che la decisione autonoma del vettore aereo operativo di attendere i passeggeri di un volo che non hanno ancora superato il controllo di sicurezza a causa di una carenza di tale controllo può interrompere il nesso di causalità diretta tra la circostanza eccezionale costituita da tale carenza e il ritardo di almeno tre ore all'arrivo di un volo successivo, programmato lo stesso giorno sullo stesso aeromobile, qualora tale decisione costituisca la causa determinante del ritardo.

Sulla seconda questione

- 36 Tenuto conto della risposta fornita alla prima questione, non occorre rispondere alla seconda questione.

Sulle spese

- 37 Nei confronti delle parti nel procedimento principale la presente causa costituisce un incidente sollevato dinanzi al giudice nazionale, cui spetta quindi statuire sulle spese. Le spese sostenute da altri soggetti per presentare osservazioni al Tribunale non possono dar luogo a rifusione.

Per questi motivi,

IL TRIBUNALE (Sezione pregiudiziale)

dichiara:

L'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 febbraio 2004, che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e che abroga il regolamento (CEE) n. 295/91,

deve essere interpretato nel senso che:

la decisione autonoma del vettore aereo operativo di attendere i passeggeri di un volo che non hanno ancora superato il controllo di sicurezza a causa di una carenza di tale controllo può interrompere il nesso di causalità diretta tra la circostanza eccezionale costituita da tale carenza e il ritardo di almeno tre ore all'arrivo di un volo successivo, programmato lo stesso giorno sullo stesso aeromobile, qualora tale decisione costituisca la causa determinante del ritardo.

Papasavvas

Pótorak

Sampol Pucurull

Petrlík

Valasidis

Così deciso e pronunciato a Lussemburgo il 4 marzo 2026.

Firme

* Lingua processuale: il tedesco.